

1 調査名称：群馬県総合都市交通計画策定業務

2 調査主体：群馬県

3 調査圏域：平成 27 年度対象地域

前橋市、高崎市、桐生市、伊勢崎市、太田市、館林市、渋川市、藤岡市、  
富岡市、安中市、みどり市、榛東村、吉岡町、下仁田町、甘楽町、玉村町、  
板倉町、明和町、千代田町、大泉町、邑楽町、栃木県足利市

平成 28 年度対象地域

沼田市、上野村、神流町、南牧村、中之条町、長野原町、嬭恋村、草津町、  
高山村、東吾妻町、片品村、川場村、昭和村、みなかみ町

4 調査期間：平成 26 年度～平成 29 年度

5 調査概要：

前橋・高崎都市圏では、第 1 回調査（昭和 52 年度実施）、第 2 回調査（平成 5 年度実施）、両毛都市圏では、第 1 回調査（平成元年）が過去に実施され、前回調査から 20 年以上が経過している。この間、県人口は減少局面に移行し、人口減少と高齢化が同時進行している。また、自動車社会の進展による公共交通の衰退と商業施設の郊外化による中心市街地の衰退、北関東自動車道の全線開通による高速交通網の完成等に伴う都市経済活動・人の移動、都市問題の広域化の進展、東日本大震災を契機とした防災・避難対策の強化など、都市交通を取り巻く環境と既存計画における前提条件が大きく変貌している。

こうした中、「ぐんま“まちづくり”ビジョン」（平成 24 年 9 月策定）の基本方針における「人口減少を前提とした土地利用計画にあわせた公共交通や都市施設の再構築」等を推進するため、交通実態を踏まえた将来都市像のシナリオ分析にもとづく交通まちづくり戦略を策定し、それらを踏まえ、次期都市計画区域マスタープランの改定（平成 32 年公表予定）を行い、「ぐんまらしい持続可能なまち」の実現に向けた、土地利用計画と都市交通計画の連携による効率的かつ重点的な都市整備を推進するため、パーソントリップ調査を実施する。

## 6 その他特筆事項：

主要観光地への観光客の来訪状況の把握にあたっては、ビッグデータを活用した。観光目的での移動は、都市圏外からも多く存在するため、通常のパーソントリップ調査では、分析することが困難である。そこで携帯電話のGPS機能や在圏情報等により蓄積される「位置情報」等を活用した観光客の行動・動態の調査・分析を行った。

分析に使用したデータは、「混雑統計®」である。NTTドコモが提供する「ドコモ地図ナビ」サービスのオートGPS機能利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTTドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータである。位置情報は最短5分毎に測位されるGPSデータ（緯度経度情報）であり、性別・年齢等の個人を特定する情報は含まれない。

「混雑統計®」を元に、来訪先分析、来訪元分析、滞在状況分析、ゲートウェイ分析（交通手段分析）、周遊分析を行うことで、新たな観光周遊ネットワークの構築やより観光客のニーズに合った交通結節点整備、2次交通対策などの検討を実施した。

## I 調査概要

### 1 調査名称

群馬県総合都市交通計画策定業務

### 2 報告書目次

#### 1. 計画準備

1.1 調査実施計画の立案

1.2 調査フロー

1.3 調査スケジュール

#### 2. 交通まちづくり戦略本編の検討

2.1 取り組むべき施策の検討

2.2 交通まちづくり戦略の実施効果の提示

#### 3. PI・PR

3.1 交通まちづくり戦略概要版の作成

3.2 交通まちづくり戦略資料編の作成

3.3 ホームページの更新

3.4 オープンハウスの実施支援

3.5 県民アンケートの整理・集計

3.6 その他の広報活動の実施

#### 4. 協議会等の運営

4.1 協議会の運営支援

4.2 群馬県総合都市交通計画協議会ワーキンググループの運営支援

巻末資料1. 協議会配布資料

巻末資料2. 群馬県総合都市交通計画協議会ワーキンググループ配布資料

## 3 調査体制

協議会
【会長】早稲田大学 理工学術院 社会環境工学科 森本章倫 教授
【会員】学識経験者、交通事業者、国土交通省、市町村、栃木県、群馬県
技術検討部会
【構成員】学識経験者、国土交通省、栃木県、群馬県

## 4 委員会名簿等：

## 群馬県総合都市交通計画協議会 委員名簿

H29.07.28 敬称略

区 分	所 属	職 名	氏 名
学識経験者	早稲田大学 理工学術院 社会環境工学科	教授	森本 章倫
	前橋工科大学 工学部 社会環境工学科	教授	森田 哲夫
	日本大学 理工学部 土木工学科	教授	大沢 昌玄
交通事業者	東日本旅客鉄道株式会社 高崎支社	企画室長	
	東武鉄道株式会社経営企画部	常務取締役	
	上信電鉄株式会社	代表取締役 社長	
	上毛電気鉄道株式会社	取締役社長	
	わたらせ渓谷鐵道株式会社	代表取締役 社長	
	一般社団法人 群馬県バス協会	会長	
国土交通省	東日本高速道路株式会社 関東支社 高崎管理事務所	所長	
	都市局 都市計画課 都市計画調査室	室長	
	国土技術政策総合研究所 都市研究部 都市施設研究室	室長	
	関東地方整備局 企画部 広域計画課	課長	
	関東地方整備局 建政部 都市整備課	課長	
関東地方整備局 道路部 道路計画第二課	課長		

区 分	所 属	職 名	氏 名
国土交通省	関東地方整備局 高崎河川国道事務所	所長	
	関東運輸局 交通政策部 交通企画課	課長	
	関東運輸局 群馬運輸支局	支局長	
市町村	前橋市	副市長	
	高崎市	副市長	
	桐生市	副市長	
	伊勢崎市	副市長	
	太田市	副市長	
	沼田市	副市長	
	館林市	副市長	
	渋川市	副市長	
	藤岡市	副市長	
	富岡市	副市長	
	安中市	副市長	
	みどり市	副市長	
	榛東村	副村長	
	吉岡町	副町長	
	上野村 総務課	課長	
	神流町 総務課	課長	
	下仁田町	副町長	
	南牧村 総務部	部長	
	甘楽町	副町長	
	中之条町	副町長	
	長野原町	副町長	
	嬭恋村	総合政策課 長	
	草津町	副町長	
	高山村	副村長	
	東吾妻町	副町長	
	片品村	副村長	
	川場村	副村長	
昭和村	副村長		
みなかみ町	副町長		
玉村町	副町長		

区 分	所 属	職 名	氏 名
市町村	板倉町 都市建設課	課長	
	明和町	副町長	
	千代田町 都市整備課	課長	
	大泉町	副町長	
	邑楽町	副町長	
	足利市	副市長	
栃木県	栃木県 県土整備部	部長	
群馬県	警察本部 交通部	部長	
	県土整備部	部長	

## II 調査成果

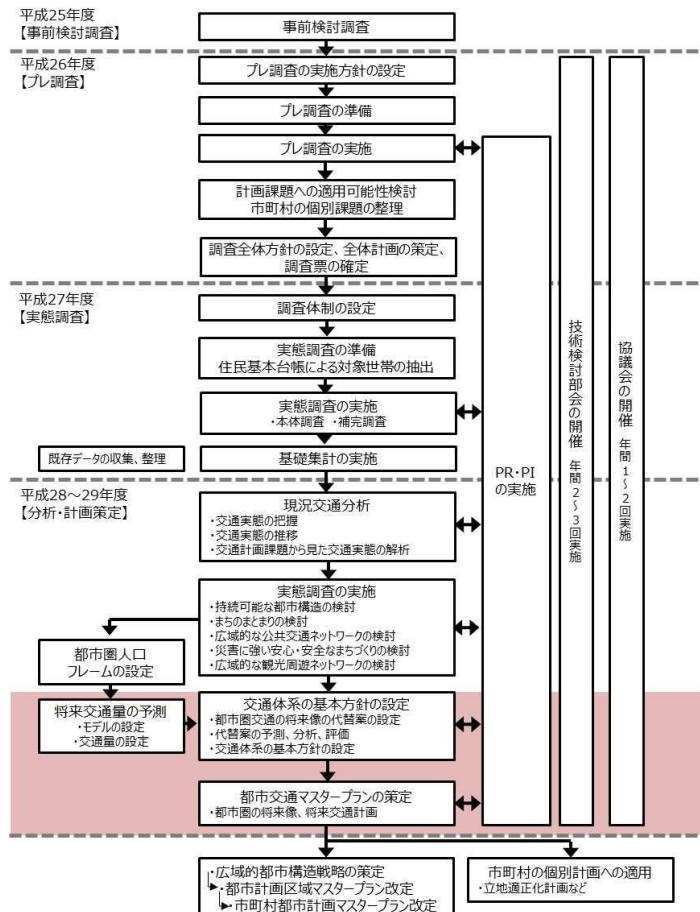
### 1 調査目的

群馬県では、「ぐんま”まちづくり”ビジョン」を策定し、「人口増加時代のまちづくり」から「人口減少局面でもぐんまらしい持続可能なまちづくり」への転換がおこなえるよう、取り組むべきまちづくりの方向性を示している。

持続可能なまちづくりに求められるものとして、①「まちのまとまり」を保ちながらそれらを公共交通でつなげること、②公共交通を含めた多様な交通手段を選択できる社会をつくることとしている。そのためには、人の動きを捉えるためにパーソントリップ調査を行う必要があるが、群馬県では人口増加局面にあった平成5年以降調査が行われていないことから、人口減少と高齢化が同時に進行する局面での人の動きを把握するため、平成27・28年にパーソントリップ調査を実施した。

パーソントリップ調査の分析結果を踏まえ、群馬県及び関係機関が取り組むべき施策の検討や効果の算出を行い、群馬県交通まちづくり戦略（仮称）を策定することにより、目指すべき都市構造とそれを支える交通体系のあり方を示すことを目的とするものである。

### 2 調査フロー



### 3 調査圏域図

調査は群馬県全域と足利市を対象として、2か年に分けて実施した。平成27年秋に県央地域、東毛地域及び足利市を対象に、翌年の平成28年春には利根沼田地域や吾妻地域などの中山間地域を対象に調査を実施した。

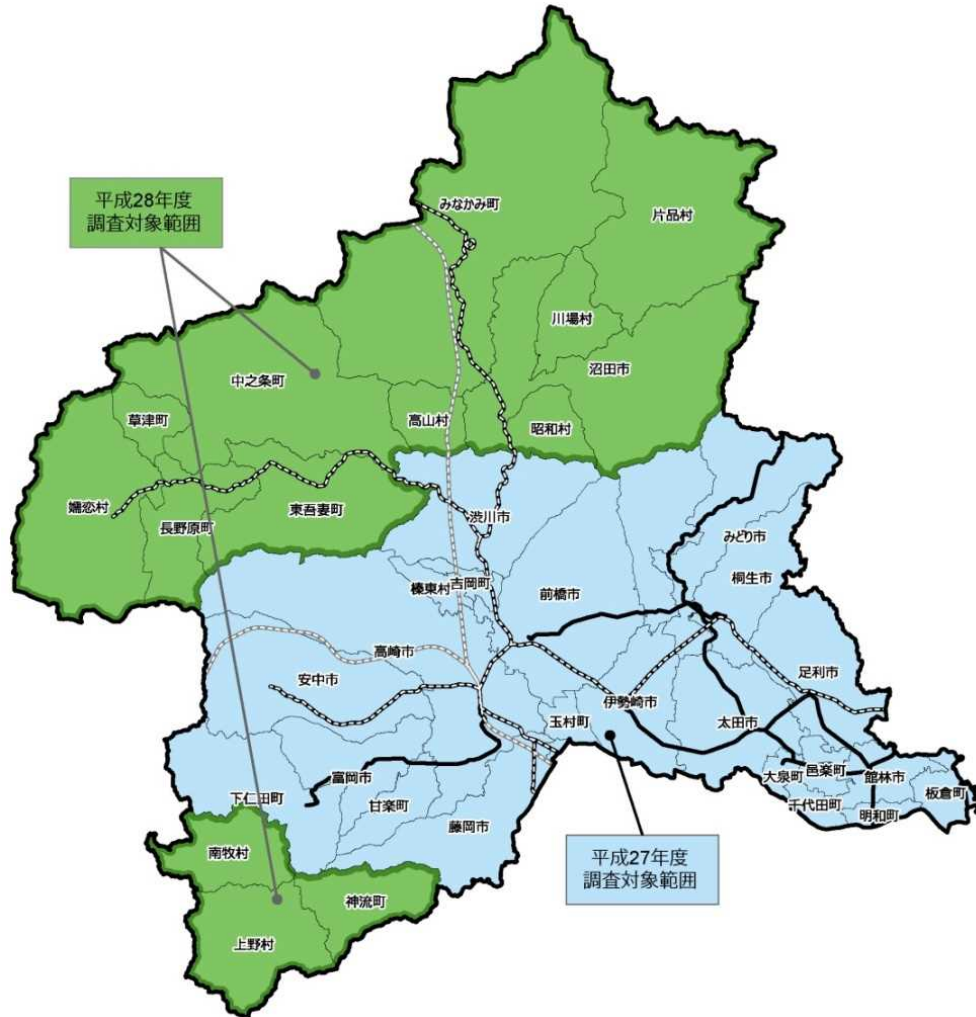


図 調査対象圏域図



## 4 調査成果

### 4-1 計画準備

過年度実施業務の成果や本業務内容を踏まえた上で、交通まちづくり戦略をとりまとめるための構成を検討し、本業務の実施方針を整理した。

### 4-2 交通まちづくり戦略本編の検討

#### ①課題・基本方針・将来像の関係性の整理

「県民の活動実態からの課題」「基本方針」「将来像」の関係性の整理を行った。整理結果を以下に示す。

シナリオ別の変化の評価から公共交通対策とまちづくりをセットで実施することが効果的であること、その一方でまとまりの外側の地域の暮らしに対する懸念の声もあることなどから、群馬県が目指す「県民の多様な移動手段の確保」を実現させるための基本方針を以下のとおり設定した。3つの基本方針に基づき、各取組を進めることで「自動車以外の移動手段」も選択できる社会をつくることを基本目標とした。

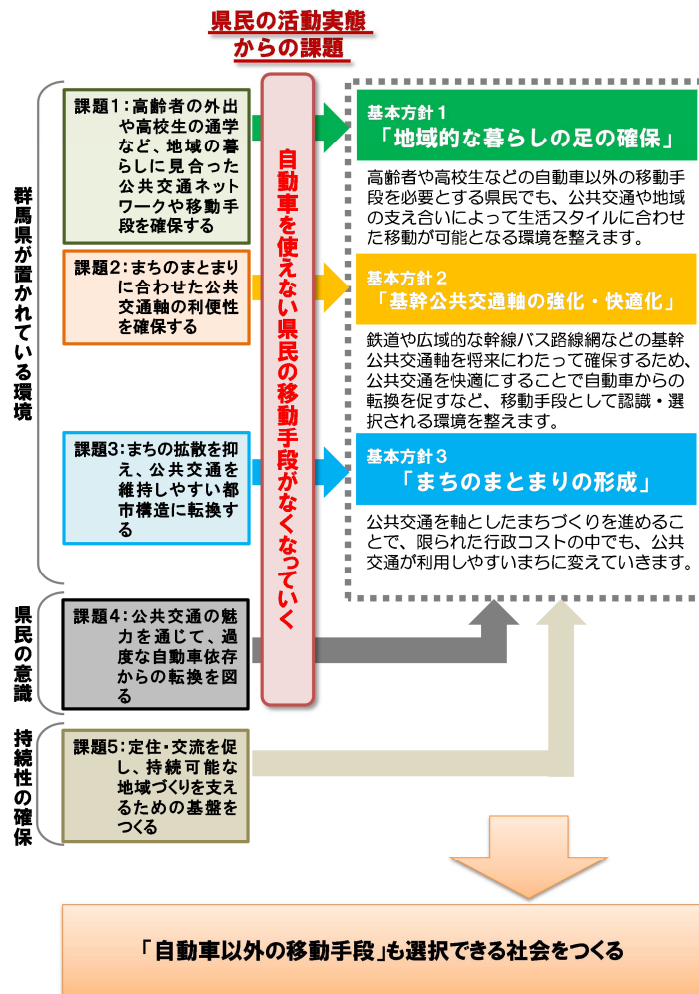


図 3つの基本方針と基本目標

群馬県では、県外との広域的な人の流れを支える広域幹線軸と、主要な拠点間を結ぶ拠点間連携軸、拠点間連携軸までのアクセスを確保する3つの階層が継ぎ目なくつながった公共交通体系を構築する。なお、拠点間連携軸へのアクセスでは、デマンド交通や公共交通空白地有償運送、スクールバス混乗化など多様な手法を用いて地域に適したサービスの提供を目指す。

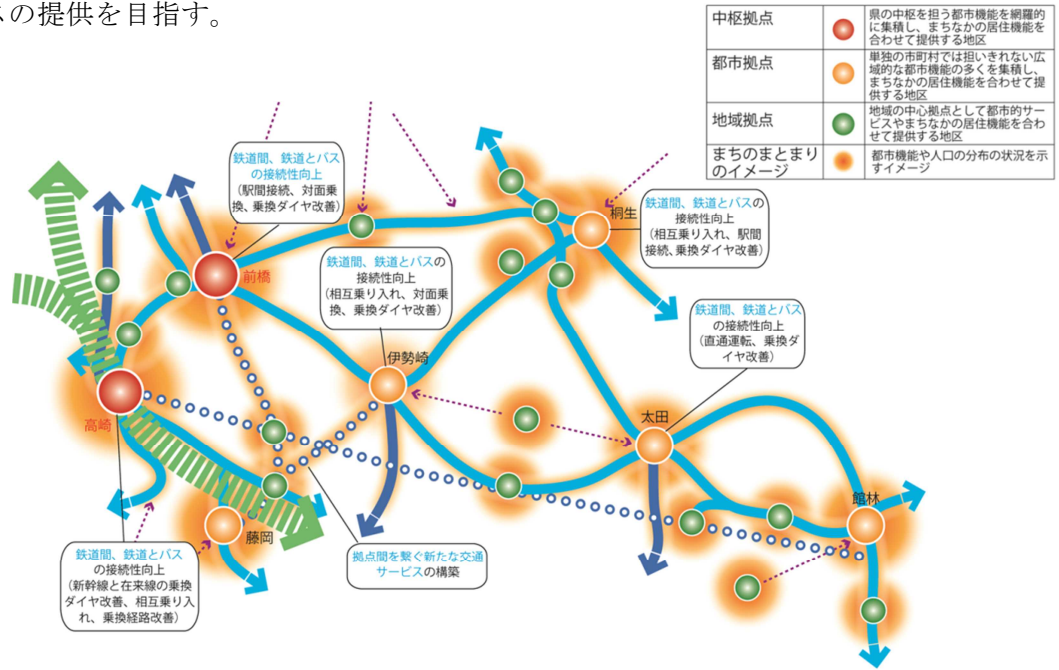


図 階層的な公共交通体系とまちなかまよりのイメージ

広域幹線軸(新幹線)	←●●●●●→
県外との広域的な人の交流に対応した公共交通ネットワーク	
拠点間連携軸	←●●●●●→
鉄道路線軸	←●●●●●→
基幹バス軸	←●●●●●→
新たな交通軸(構想)	○●●●●○
生活圏をまたぐまたは生活圏内の主要な拠点間での人の流れに対応した公共交通ネットワーク	
軸へのアクセスイメージ	.....→
鉄道路線軸、基幹バス軸のない地域から拠点間連携軸までの公共の移動手段(旧町村程度の単位で例示)	

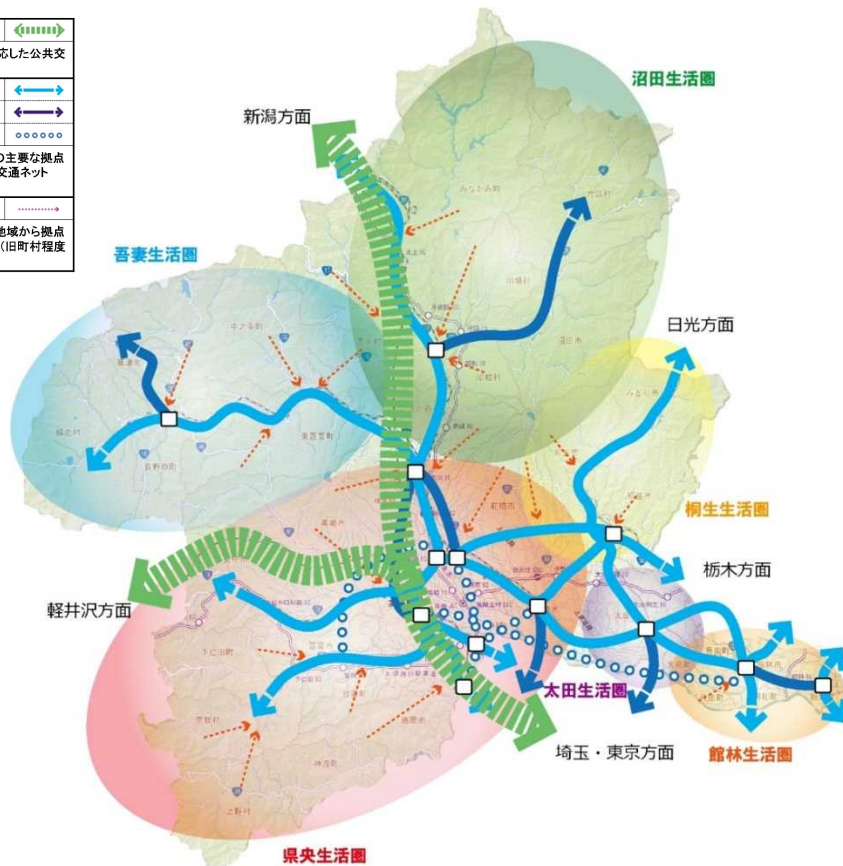


図 将来公共交通体系図

②戦略の設定

「基本方針」を踏まえて、過年度業務で整理した「県民活動実態からの個別の問題」を解決するための「戦略」を設定した。なお、設定した戦略に基づき、個別施策を展開することを想定した。



図 将来像の実現に向けた戦略の全体像

### ③個別施策の設定

施策を展開する上では、地域の実情を考慮する必要があることから、「公共交通が運行されていない地域」「公共交通が運行されている地域」に分けて、施策の検討を行った。具体的には、「県民活動からの個別の問題」「戦略」について、「公共交通が運行されていない地域」「公共交通が運行されている地域」の区分に応じて、具体化を図り、それらを踏まえて、具体的な施策の設定を行った。

表 地域の問題・戦略（公共交通が運行されていない地域（※））

	地域における具体的な問題	対応する戦略	個別施策
郊外・中山間地域	自動車を保有する高齢者は日常的に隣接市町村まで買い物に行っており、目的地まで徒歩や自転車での外出も難しい地域であることから、自動車を保有しない高齢者の外出率が特に低い傾向にある	【戦略 1-1】 『多様な移動手段を確保する』	短期的には NPO 等の自家用有償旅客運送やタクシーの相乗り、スクールバスへの混乗、中長期的には自動運転技術の導入など、新たな移動手段の導入を検討
	駅までの高校生のマイカー送迎が多く、家族の負担も大きい		
	近くにお店がないため移動販売車や宅配サービスを利用している割合が高い	【戦略 3-1】 『まちの機能を基幹公共交通軸周辺に集める』	中長期的にはデマンド交通との結節点に移動販売車などの生活サービスが受けられる場所をつくることで、外出しやすい環境をつくる

※本検討では公共交通が平日往復 2 時間に 1 本にも満たない地域を「公共交通が運行されていない地域」と定義している。

表 地域の問題・戦略（公共交通が運行されている地域）

	地域における具体的な問題	対応する戦略	個別施策
郊外・中山間地域 ↑↓ 都市地域	バスが不便なため、自動車を保有する高齢者は自分で自動車を運転し続けることで事故の危険がある一方、自動車を保有しない高齢者では徒歩や自転車での通院も難しく、月数回の通院を家族が送迎するなどの負担が生じている	<b>【戦略 1-2】</b> <b>『地域の生活スタイルに合わせた交通体系に見直す』</b>	買い物を含めた複数の用事が済ませられる経路設定や運行時刻の検討、通院のような低頻度な需要に見合った交通手段を検討
	通勤利用の少なさや、少子化の影響で鉄道がなくなり、鉄道路線の末端地域では通勤・通学の機会が限られることが危惧される	<b>【戦略 2-1】</b> <b>『基幹公共交通軸へのアクセス性を向上する』</b>	通勤利用等を促すため、短期的に駅へのアクセス道路や駐車場、駅前広場等を整備する
	乗換に対する抵抗感が強いいため、最寄り駅を使わずに主要駅まで自動車アクセスしている	<b>【戦略 2-2】</b> <b>『拠点間を結ぶ鉄道や路線バスの乗換抵抗を減らす』</b>	通勤利用等を促すため、中長期的視点で駅間接続や相互乗り入れ、対面乗換など乗換抵抗の改善を図る
	公共交通のサービス水準が低いため、若者層を呼び戻す機会や企業誘致の機会も逃しかねない	<b>【戦略 2-3】</b> <b>『拠点間を結ぶ鉄道や路線バスの速達性や運行頻度を維持・向上する』</b>  <b>【戦略 2-4】</b> <b>『鉄道駅やバス停の利用環境を改善する』</b>	鉄道・バス待ち環境の改善や、優先的な路線を見極めて公共交通の利便性を向上する
	バス利用がわずか 0.3%と少ないことが運行効率をさらに悪化させ、バスを利用したい人も利用できない環境となっており、観光周遊ネットワークが構築できていない	<b>【戦略 2-5】</b> <b>『バス利用をわかりやすくする』</b>  <b>【戦略 2-6】</b> <b>『広域観光周遊に対応した移動手段を確保する』</b>	県民のバス利用や、公共交通の観光利用を促進するため、オープンデータ化などを推進する
	100m 未満でも自動車を使う過度な自動車依存により、肥満などの健康面でのリスクが懸念される	<b>【戦略 2-7】</b> <b>『公共交通に対する意識を変える』</b>	対象を絞った戦略的モビリティマネジメントにより、公共交通の魅力や必要性を伝えるなど意識啓発を図る
	まちの拡散により、将来のインフラ維持コストが増大する	<b>【戦略 3-2】</b> <b>『住宅立地を公共交通の利便性が高い地域に誘導する』</b>	居住誘導区域や地区計画、住宅立地基準等の土地利用手法を通じて、中長期的視点でまちのまとまりを形成していく
	まちの拡散により、公共交通を維持しにくい都市構造になっている	<b>【戦略 3-1】</b> <b>『まちの機能を基幹公共交通軸周辺に集める』</b>	中長期的視点で駅周辺への都市機能誘導区域による民間施設誘導や、統廃合に併せた公共施設立地を進めるとともに、保育所・学童クラブや図書館・商業施設などの近接立地による送迎負担の軽減を検討する



公共交通が運行  
されていない地域

公共交通が運行されている地域

<短期（概ね1～5年）>

<中長期（概ね5～20年）>

**基本方針1「地域的な暮らしの足の確保」**

**戦略1-1：多様な移動手段を確保します**

- |  |   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>① 新たな移動手段の導入(検討・実証実験)</li> <li>② 自動運転技術の活用(情報収集・導入検討・社会実験)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>① 新たな移動手段の導入(県内横展開)</li> <li>② 自動運転技術の活用(一部路線で実施)</li> </ul> |
|--|---|

**戦略1-2：地域の生活スタイルに合わせた交通体系に見直します**

- |  |   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>① 地域内のコミュニティバス路線網やダイヤ見直し</li> <li>② 自転車利用環境の改善</li> <li>③ AIを活用した効率的デマンド交通の運用(情報収集・社会実験)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>③ AIを活用した効率的デマンド交通の運用(運用開始)</li> </ul> |
|--|---|

**基本方針2「基幹公共交通軸の強化・快適化」**

**戦略2-1：基幹公共交通軸へのアクセス性を向上します**

- ① パークアンドライド駐車場の整備
- ② 駅やバスターミナルの強化・アクセス改善

**戦略2-2：鉄道や路線バスの乗換抵抗を減らします**

- ① 乗換抵抗の改善(駅間接続)
- ② 乗換抵抗の改善(相互乗り入れ、対面乗換)

**戦略2-3：鉄道や路線バスの速達性や運行頻度を維持・向上します**

- |   |   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>① 鉄道や路線バスの運行頻度向上(社会実験)</li> <li>② 観光利用による鉄道の活性化(協議・調整)</li> <li>③ 広域的な幹線バス路線網やダイヤの見直し</li> <li>④ 路線バス運転手確保対策</li> <li>⑤ バス専用レーン、公共車両優先システム(PTPS)の整備</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>① 鉄道や路線バスの運行頻度向上(実施)</li> <li>② 観光利用による鉄道の活性化(実施)</li> </ul> |
|---|---|

**戦略2-4：鉄道駅やバス停の利用環境を改善します**

- ① 鉄道駅のバリアフリー化
- ② 主要バス停のバス待ち環境の整備
- ③ バリアフリー車両等の導入支援

**戦略2-5：バス利用をわかりやすくします**

- |  |   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>① 交通系ICカードの導入検討(調整・検討)</li> <li>② バスコンシェルジュ等案内サービスの導入(実施)</li> <li>③ 公共交通情報のオープンデータ化の実施</li> <li>④ バスロケーションシステムの導入</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>① 交通系ICカードの導入(実施)</li> <li>② バスコンシェルジュ等案内サービスの導入(県内横展開)</li> </ul> |
|--|---|

**戦略2-6：広域観光周遊に対応した移動手段を確保します**

- |   |  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>① 観光地や鉄道駅を結ぶ自動運転技術の活用(情報収集・導入検討・社会実験)</li> <li>② 複数の観光地を結ぶバス路線の導入検討(実証実験・可能性検討)</li> <li>③ 自転車シェアリングやカーシェアリングなどのラストワンマイルモビリティの導入検討(研究・検討)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>① 観光地や鉄道駅を結ぶ自動運転技術の活用(一部路線で実施)</li> <li>② 複数の観光地を結ぶバス路線の導入検討(運行)</li> <li>③ 自転車シェアリングやカーシェアリングなどのラストワンマイルモビリティの導入検討(モデル地区導入)</li> </ul> |
|---|--|

**戦略2-7：公共交通に対する意識を変えます**

- ① 沿線別の戦略的モビリティマネジメントの実施
- ② 小中高生へのモビリティマネジメント(子どもバス定期、エコ通学等)の実施
- ③ 公共交通の乗り方教室(小学生、高齢者)の実施

**基本方針3「まちのまとまりの形成」**

**戦略3-1：まちの機能を基幹公共交通軸周辺に集めます**

- |   |   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>① 立地適正化計画の都市機能誘導区域設定</li> <li>② 公共施設の更新・統廃合に合わせた基幹公共交通軸周辺への誘導(事例研究等による手法検討)</li> <li>③ リノベーションまちづくりの展開や道路空間のオープン化(継続実施とオープン化の協議調整)</li> <li>④ 人口低密度地域における小さな拠点の形成(手法検討)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>① 都市機能誘導区域における誘導施策の実施</li> <li>② 公共施設の更新・統廃合に合わせた基幹公共交通軸周辺への誘導(モデル地区検討・実施)</li> <li>③ リノベーションまちづくりの展開や道路空間のオープン化(オープン化・道路再配分の段階実施)</li> <li>④ 人口低密度地域における小さな拠点の形成(モデル地区検討・実施)</li> </ul> |
|---|---|

**戦略3-2：住宅立地を公共交通の利便性が高い地域に誘導します**

- |   |   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>① 立地適正化計画の居住誘導区域設定</li> <li>② まちのまとまりを形成すべきエリアへの土地利用規制の導入(モデル地区策定)</li> <li>③ 開発許可制度の住宅立地基準運用の変更(調整・検討)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>① 居住誘導区域における誘導施策の実施</li> <li>② まちのまとまりを形成すべきエリアへの土地利用規制の導入(県内横展開)</li> <li>③ 開発許可制度の住宅立地基準運用の変更(実施)</li> </ul> |
|---|---|

図 基本方針に基づく戦略と個別施策

<個別施策の例>

**b. 戦略1-2【地域の生活スタイルに合わせた交通体系を見直す】**

<p>施策番号</p>	<p>①</p>	<p>施策名</p>	<p>地域のコミュニティバス路線網やダイヤの見直し支援</p>
<p>施策概要</p>	<p><b>■運行経路の見直し</b></p> <p>地域の身近な足となっているコミュニティバスは幅広い地域をカバーするため、運行距離が長くなり、その結果として、運行本数も限られるなど、地域の生活に合わせた路線網や運行ダイヤが難しく、利用者数が少ない路線もみられる。</p> <p>コミュニティバス・路線バスの乗降データ分析や、パーソントリップ調査結果、地域住民アンケートなどを通じて、地域の生活スタイルに合わせた路線網やダイヤの見直しを支援する。</p> <p><b>■使い方の見直し</b></p> <p>地域ごとに異なる県民の生活スタイルを踏まえ、日常生活に即した公共交通サービスの提供を目指す。時間帯別に利用目的を変えるなど県内外における移動手段の事例調査、実証実験など通じた導入支援により交通事業者、市町村、地域住民とともに地域に適した移動手段の確保に取り組む。</p> <p><b>【多様な移動手段の例】</b></p> <p>輸送形態を含め、多様な選択肢の中から地域に適した移動手段の導入支援に取り組む。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="414 1025 710 1422"> </div> <div data-bbox="742 1048 1332 1422"> </div> </div>		
<p>実施主体</p>	<p>群馬県、市町村、交通事業者、地域住民</p>		
<p>実施地域</p>	<p>県内全域</p>		
<p>実施時期</p>	<p>短期</p>		<p>中長期</p>
	<p>調査分析・検討</p>		<p>(継続的に実施)</p>
	<p>実施（路線網・ダイヤ見直し）</p>		

#### 4-3 PI・PR

交通まちづくり戦略の検討成果を県民に広く周知をさせるために、「交通まちづくり戦略概要版」「交通まちづくり戦略資料編」の作成、「ホームページ」の更新、「オープンハウス」の実施、「その他広報活動」を行った。

##### <オープンハウスの実施>

県民ニーズを探り「交通まちづくり戦略」に反映させるため、平成29年10月から11月にかけて、県内各地でオープンハウスを実施した。なお、オープンハウスの来場者数は832名であった。

表 オープンハウスの実施状況

日程		会場	来場者数 (人)
平成29年10月24日(火)	9:00~12:00	富岡総合病院	55
平成29年10月25日(水)	10:00~17:00	けやきウォーク前橋	92
平成29年10月29日(日)	10:00~17:00	イオンモール太田	327
平成29年11月1日(水)	9:00~12:00	桐生厚生総合病院	46
平成29年11月2日(木)	10:00~17:00	ベルク館林	51
平成29年11月5日(日)	10:00~17:00	ベイスシア沼田モール	27
平成29年11月6日(月)	9:00~12:00	原町赤十字病院	40
平成29年11月7日(火)	10:00~17:00	ベイスシア吾妻	49
平成29年11月12日(日)	10:00~17:00	イオンモール高崎	112
平成29年11月13日(月)	9:00~12:00	利根中央病院	33



図 富岡総合病院 (10月24日)



図 けやきウォーク前橋 (10月25日)



#### 4-4 協議会等の運営

群馬県総合都市交通体系調査を効率的かつ円滑に推進するために、「群馬県総合都市交通計画協議会」、及び、「群馬県総合都市協議会ワーキンググループ」の運営支援を行った。

なお、「群馬県総合都市交通計画協議会」については、群馬県総合都市交通体系調査を用いて、交通まちづくり戦略の骨格を検討する場として位置付けられている。

一方で、「群馬県総合都市交通計画協議会ワーキンググループ」については、交通まちづくり戦略の具体的な施策等を検討する場として位置付けられている。なお、「群馬県総合都市交通計画協議会ワーキンググループ」は生活圏毎に「県央WG」「東毛WG」「北毛WG」の3つが設置されている。

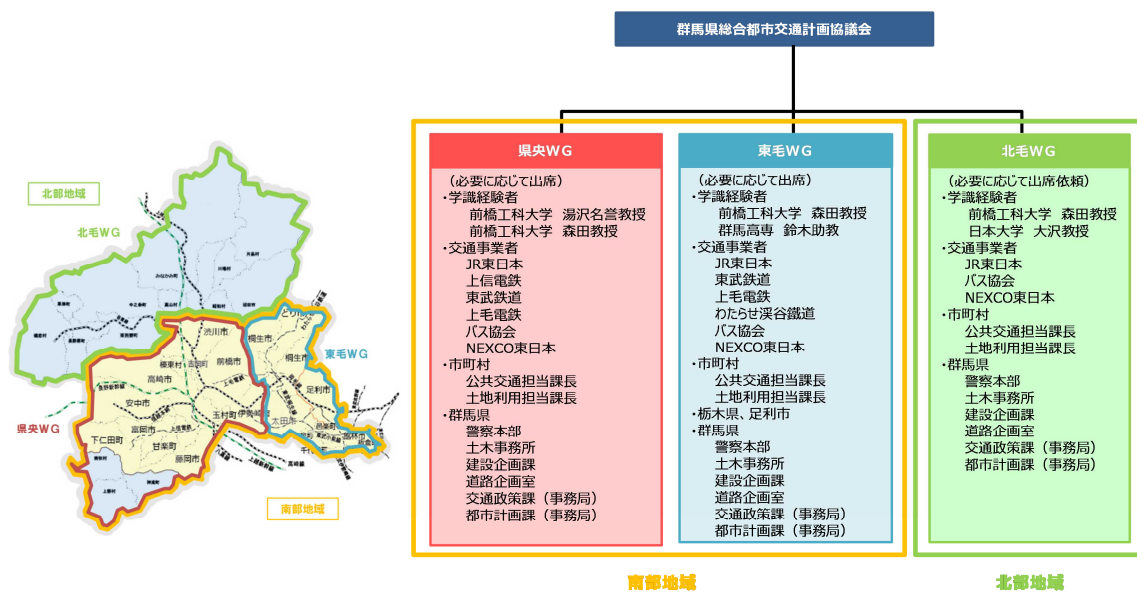


図 「群馬県総合都市交通計画協議会」「ワーキンググループ」の位置づけ

平成 29 年度において、「群馬県総合都市交通計画協議会」を 2 回開催した。なお、第 6 回は 7 月、第 7 回は 12 月に開催した。

表 開催概要

会議名	概要	
第 6 回協議 会	日時	平成 29 年 7 月 31 日 (月) 14:00~16:00
	場所	高崎市労使会館 3 階ホール
	議事	(1) 群馬県総合交通計画 (仮称) 素案について (2) 施策体系に基づく課題地域の検討について (3) 今後のスケジュール
第 7 回協議 会	日時	平成 29 年 12 月 22 日 (金) 13:30~15:00
	場所	群馬県公社総合ビル 2 階 第 2 会議室
	議事	(1) 群馬県交通まちづくり戦略 (仮称) について (2) 洪水避難対策検討へのパーソントリップ調査の活用事例について

平成 29 年度において、「群馬県総合都市交通計画協議会ワーキンググループ」として、「東毛 WG」「県央 WG」「北毛 WG」を 1 回ずつ開催した。

表 開催概要

会議名	概要	
第 4 回 東毛 ワーキング グループ	日時	平成 30 年 1 月 15 日 (月) 13:30~15:30
	場所	太田合同庁舎 303 会議室
	議事	群馬県交通まちづくり戦略 (仮称) について
第 4 回 県央 ワーキング グループ	日時	平成 30 年 1 月 16 日 (火) 10:00~12:00
	場所	群馬県庁 294 会議室
	議事	群馬県交通まちづくり戦略 (仮称) について
第 3 回 北毛 ワーキング グループ	日時	平成 30 年 1 月 16 日 (火) 14:30~16:30
	場所	利根沼田振興局庁舎
	議事	群馬県交通まちづくり戦略 (仮称) について